

# Un éventuel accord de libre-échange continental en Afrique en vue d'une intégration commerciale : les perspectives entre réalité et mythe

## A Possible Continental Free Trade Agreement in Africa for Trade Integration: The Perspectives Between Reality and Myth

**Kamal Hassani, (Enseignant-Chercheur, PES)**

*Laboratoire des Recherches Economiques, Econométriques et Managériales (LREEM),  
Faculté des sciences juridiques économiques et sociales  
Université Mohamed I<sup>er</sup> Oujda, Maroc*

**Boujema El Gazzan, (Doctorant)**

*Laboratoire des Recherches Economiques, Econométriques et Managériales (LREEM),  
Faculté des sciences juridiques économiques et sociales  
Université Mohamed I<sup>er</sup> Oujda, Maroc*

<b>Adresse de correspondance :</b>	Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales Complexe universitaire-Hay Al Qods B.P : 724-60000 Oujda- Maroc Tél : (+212) 5-36-50-05-97 Fax : (+212) 5-36-50-06-00 Elgazzan.boujema@gmail.com
<b>Déclaration de divulgation :</b>	Les auteurs n'ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.
<b>Conflit d'intérêts :</b>	Les auteurs ne signalent aucun conflit d'intérêts.
<b>Citer cet article</b>	Hassani, K., & El Gazzan, B. (2021). Un éventuel accord de libre-échange continental en Afrique en vue d'une intégration commerciale : les perspectives entre réalité et mythe. International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics, 2(4), 402-423. <a href="https://doi.org/10.5281/zenodo.5141569">https://doi.org/10.5281/zenodo.5141569</a>
<b>Licence</b>	<b>Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND</b>

DOI: 10.5281/zenodo.5141569

Received: May 02, 2021

Published online: July 28, 2021

## Un éventuel accord de libre-échange continental en Afrique en vue d'une intégration commerciale : les perspectives entre réalité et mythe

### Résumé :

En vue d'une intégration commerciale intra régionale, les pays africains ont décidé de créer une zone de libre échange continentale africaine (ZLECA) qui devrait instaurer les règles et les orientations politiques nécessaires pour promouvoir le commerce intra régional, mais le succès d'un tel choix politique est conditionné par le degré de complémentarité entre les économies de ces pays, de même que leur instauration dans une approche gagnant-gagnant. Dans un objectif d'évaluer les perspectives de la création de la ZLECA et spécifiquement sur l'économie marocaine en intégrant les spécificités et les potentialités des pays africains, l'estimation du potentiel a montré toutefois l'existence d'un potentiel global important pour le Maroc qui peut être exploité.

Pour ce faire, la mise en œuvre de la ZLECA devrait permettre le démantèlement des barrières tarifaires et non tarifaires sous condition d'une grande diversification des produits marocains exportés régionalement ce qu'est nécessaire. L'étude empirique par l'intégration du modèle gravitationnel et des variables économiques pour la période 2001-2019 sur un échantillon de 50 pays africains a permis de détecter un potentiel à exploiter, mais l'expérience d'échec des communautés interrégionales déjà existantes supposent une transformation structurelle d'ordre commerciale, piloter par une meilleure diversité et intégration de chaîne de production renforcée par des bonnes infrastructures et logistique, et d'ordre politique en boycottant avec les facteurs historiques et l'individualisme au profit d'un but et d'une identité commune lucrative à tous les pays.

**Mots clés :** Accords de libre-échange, Communauté régionale, Intégration commerciale, Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA)

**Classification JEL :** F15

**Type de l'article :** recherche appliquée

### Abstract:

With a view to intra-regional trade integration, African countries have decided to create an African Continental Free Trade Area (ACFTA) which should establish the rules and political guidelines necessary to promote intra-regional trade but the success of such political choice is conditioned by the degree of complementarity between the economies of these countries as well as their establishment in a win-win approach. In order to assess the prospects for the creation of the ACFTA and specifically on the Moroccan economy by integrating the specificities and potentials of African countries, the estimation of the potential has, however, shown the existence of a significant global potential for Morocco which can be exploited.

To do this, the implementation of the ACFTA should allow the dismantling of tariff and non-tariff barriers under the condition of a great diversification of Moroccan products exported regionally which is necessary. The empirical study by integrating the gravitational model and economic variables for the period 2001-2019 on a sample of 50 African countries has made it possible to detect a potential to be exploited but the experience of failure of the already existing interregional communities presupposes a structural transformation of a commercial order, piloting by better diversity and integration of the production chain reinforced by good infrastructure and logistics, and of a political order by boycotting with historical factors and individualism for the benefit of a goal and a lucrative common identity for all countries.

**Keywords:** Free Trade Agreement, Regional Community, Trade Integration, African Continental Free Trade Area (ACFTA)

**JEL Classification:** F15

**Paper Type:** Empirical research

## **1. Introduction :**

La volonté de la mise en place d'un accord de libre-échange continental en Afrique continue de susciter de nombreux débats et questionnements autour de l'impact interrégional de celui-ci. La polémique entre défenseurs de libre échange et partisans du protectionnisme est toujours d'actualité.

Cet article qui traite les perspectives d'un accord de libre-échange continental en Afrique tente d'analyser si un tel accord permettra de générer des gains pour les pays africains à travers l'étude des impacts éventuels d'une telle situation vis-à-vis du potentiel et la réalité actuelle, ou par contre, ses retombées positives ne seront qu'un mythe des théories provenant de la libéralisation du commerce mondial.

Ainsi, la problématique de recherche se décline en une question fondamentale, à savoir : Est-ce que le libre-échange générera des gains pour tous les pays dans le cas d'une intégration commerciale intra régionale complète ? Il semble crucial, pour le traitement de cette problématique, de mener une analyse des relations commerciales entre les différents pays africains pour déceler les gains que ceux-ci pourraient tirer de ce futur accord en identifiant, à travers les caractéristiques de la dynamique des échanges et l'analyse des flux commerciaux, le potentiel existant à l'échelle continentale pour juger l'efficacité de la mise en œuvre d'un profond démantèlement des barrières tarifaires et non tarifaires.

Le cadre théorique de cette recherche va se pencher sur l'état de l'intégration commerciale régionale en l'occurrence le commerce marocain en Afrique. La dynamique constatée récemment suite à l'ouverture du Maroc sur le continent africain, suscite des interrogations quand à l'existence d'un potentiel de commerce intra zone pour le comparer aux flux observés actuellement.

Sur le plan empirique, en usant des outils économétriques et particulièrement l'analyse sur des données de Panel à travers le modèle gravitationnel, Cet article tentera de relier le volume des échanges commerciaux du Maroc avec tous les pays africains à ses déterminants pour la période 2000-2019.

En science physique, l'équation de gravité stipule que deux corps quelconques s'attirent l'un vers l'autre par une force proportionnelle au produit de leurs masses et inversement proportionnelle au carré de la distance qui les sépare. Transposé dans le contexte du commerce international, cela se traduirait par l'établissement d'une relation liant les échanges bilatéraux entre deux pays proportionnellement à la taille de leurs économies (population, superficie ou PIB) et de façon inversement proportionnelle par la distance qui les sépare. Pareillement, cette application portera sur d'autres variables macroéconomiques, culturelles, historiques et géographiques capables de mesurer l'effet d'un éventuel accord de libre-échange sur des données de Panel.

Dans ce sens, cet article a pour objectif d'étudier la structure des exportations des pays africains afin d'en identifier les déterminants et de donner un aperçu du potentiel d'expansion de leurs échanges commerciaux avec le Maroc. L'intégration régionale peut devenir un accélérateur de croissance inclusive et de prospérité pour les pays africains. En effet, une plus grande intégration des économies africaines permettrait à celles-ci d'élargir leurs marchés, de profiter des économies d'échelle, d'augmenter leur force concurrentielle dans l'économie mondiale et de réduire leur dépendance vis-à-vis des partenaires commerciaux traditionnels.

Dans cette perspective, l'objectif d'un continent pleinement intégré est largement partagé par les pays africains et par les institutions régionales depuis les années 1960. Cela s'est traduit, dans les années 1990, par la création de plusieurs communautés économiques régionales et par la mise en place de différents accords commerciaux en vue de promouvoir le commerce et l'intégration régionale. Plus récemment, sous l'impulsion de l'Union africaine, les pays africains se sont majoritairement engagés dans la mise en place d'une zone de libre-échange continentale.

Malgré cette volonté politique de longue date, le niveau d'intégration économique des pays africains demeure insatisfaisant. En effet, d'importants blocages structurels empêchent encore la mise en œuvre pleine et entière des accords commerciaux signés entre les États africains dans le cadre des Communautés économiques régionales (CER).

Il en résulte que les échanges commerciaux entre pays africains demeurent limités, même dans un contexte où plusieurs pays ont connu une croissance rapide de leur économie. Entre 2000 et 2019, les échanges commerciaux entre pays africains représentaient seulement 6 % en moyenne de leur production intérieure, soit un niveau équivalent à celui des échanges intracommunautaires dans son ensemble.

Sans une intensification réelle des échanges entre les pays africains, les Communautés économiques régionales de l'Union africaine ne pourront pas jouer le rôle qui leur est assigné : contribuer à l'émergence d'une Afrique économiquement prospère et mieux intégrée dans l'économie mondiale. Il apparaît donc vital, pour les pays africains en général et pour le Maroc en particulier, de travailler à dégager les goulots d'étranglement qui entravent leur marche vers une intégration régionale réussie.

À cet effet, notre modèle d'analyse portera sur l'évaluation des effets probables et les conditions nécessaires pour la manifestation du gain au sens de Pareto comme garant de la continuité et du succès de cette ZLECA en admettant que cette zone devrait être favorable à l'ensemble des pays, bien qu'hétérogènes. De même que les obstacles au développement et la structure du marché de chaque pays et les inégalités en productivité et la compétitivité n'auront pas à entraver la construction d'une intégration régionale profitable à tous.

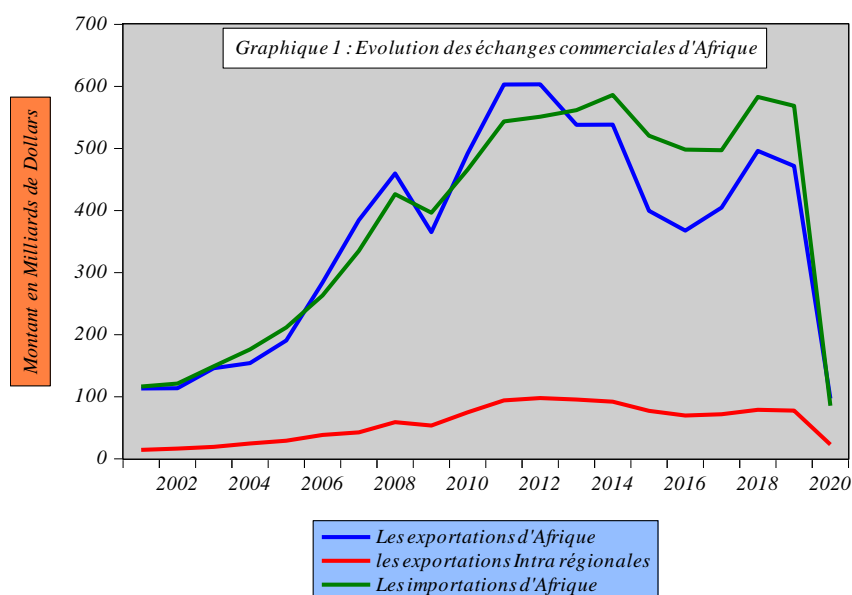
Dans cette étude, nous effectuerons dans un premier temps une analyse du commerce intra régionale, puis nous démontrerons que les communautés interrégionales sont nombreuses en nombre, mais non performantes en résultats. Nous analyserons par la suite les déterminants du commerce Maroc-Afrique sur la base d'un modèle de gravité dont l'objectif est d'identifier les perspectives d'une ZLECA.

## **2. Commerce intra régionale : État des lieux et enjeux de la zone « ZLECA »**

L'étude des perspectives d'un futur accord de libre-échange entre les pays africains suppose d'abord de bien comprendre la composition et les tendances des échanges intra-africains. Cela permettrait de concevoir et de juger les conditions préalables qui permettront de stimuler ce commerce et renforcer la pérennité de cet accord dans une approche gagnant-gagnant. Le commerce intrarégional africain a augmenté en valeur durant la période 2002 -2019 en passant de 15 Milliards Dollars à 65 Milliards de Dollars. Durant l'année 2020 et sous l'effet de la pandémie du Covid 19, cette valeur s'est dégradée à près de 17 Milliards.

Cependant, cette évolution demeure moins importante que celle constatée à l'échelle des exportations totales ce qui rend cette part en dessous des aspirations avec une part ne dépassant pas le 3% des importations totales en 2020.

Cette progression du commerce intra-africain au cours de la dernière décennie s'est accompagnée d'une diminution de sa part dans le total du commerce africain. Ceci s'explique par le fait que les exportations africaines enregistrent une évolution remarquable durant la période 2000-2010. Après une baisse considérable des exportations régionales, les importations continuent en revanche leur tendance haussière, la part intra régionale dont ces performances demeurent en quasi-stagnation depuis l'année 2010 après avoir été en hausse depuis les années 2000.



*Source des données : Centre International de Commerce*

Une caractéristique clé du commerce en Afrique est le fait qu'il soit essentiellement orienté vers le marché extérieur avec un volume relativement faible des échanges intrarégionaux. Les répercussions négatives de cette orientation ont eu un impact sur la croissance économique et le développement du continent. Le pourcentage du commerce intra africain ne dépasse pas 12% alors qu'en Europe<sup>1</sup>, en Amérique du Nord et les pays de l'ASEAN, ce commerce intrarégional représente respectivement 60%, 40 % et 30%. Même si l'on tient en compte les chiffres relatifs au commerce transfrontalier informel et non enregistré de l'Afrique, le niveau total des échanges intra-africains ne peut dépasser plus de 20 %, ce qui demeure inférieur aux chiffres des autres grandes régions du monde.

L'analyse des faits stylisés confirme le caractère extrêmement extraverti du commerce des pays africains (y compris celui du Maroc). Leur commerce est dominé par l'exportation de produits de base (hors combustibles) et l'importation de produits manufacturés. Cependant, bien que faible, le commerce régional est relativement plus équilibré en produits de base hors combustibles, en combustibles et en produits manufacturés. Par ailleurs, cette analyse révèle très clairement que plusieurs facteurs nuisent au commerce régional en Afrique, notamment le niveau encore trop élevé des droits de douane sur les importations régionales, le manque de diversification ou la similitude des produits exportés, l'instabilité politique et la qualité de la logistique et des infrastructures.

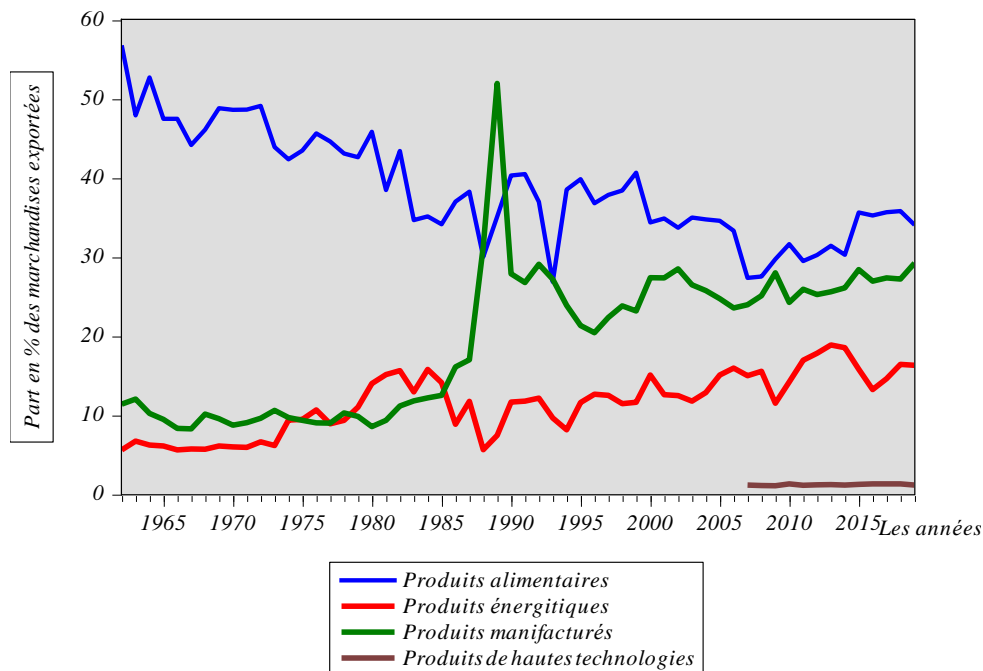
En effet, le développement du commerce intra régional est conditionné par le renforcement des chaînes de valeur régionale. Ce renforcement a pour objectif d'améliorer la compétitivité et les normes de qualité des pays africains qui possèdent un avantage comparatif dans les produits de base. Ceci est d'autant vrai quand on aperçoit que les exportations africaines sont moins concentrées que celle vers le reste du monde où prédominent les ressources naturelles alors que celles intra régional sont de plus en plus diversifiées. Également, les exportations interafricaines comprennent moins de biens primaires et de plus en plus de biens de consommation et de biens manufacturés par rapport aux exportations à destination du reste du monde et une présence marginalisée de biens de haute technologie.

<sup>1</sup> W. Koch, A. Tientao et D. Legros, (2012), « Trade and african regional agreements : a spatial econometric approach », LEDI - Document de travail 2012-04, LEDI, Laboratoire d'Economie de Dijon, CNRS, Université de Bourgogne, 2012.

L'Afrique, à l'instar de nombreuses régions du monde, considère l'intégration régionale comme un outil puissant pour promouvoir la croissance inclusive. Cependant, malgré de nombreuses initiatives régionales et des accords commerciaux, le niveau d'intégration commerciale dans ce continent reste très bas dans son ensemble. En effet, comme le montre le graphique (1), le commerce intra-africain n'a représenté en moyenne que 13 % du commerce total de l'Afrique<sup>2</sup> au cours de la période allant de 2001 à 2019. En conséquence seulement 6,1 % de la production africaine fait l'objet de commerce entre les pays de ce continent. En comparativement à la zone ANASE, le commerce régional représente 27,5 % de sa production intérieure brute. Entre les pays francophones d'Afrique, les échanges commerciaux sont davantage plus faibles, et ne comptent que pour 10,6 % de leur commerce total. Il en ressort ainsi que pour l'Afrique dans son ensemble, en l'occurrence entre les pays francophones de ce continent, on enregistre un faible taux d'ouverture commerciale ne dépassant pas 6,1 %.

Les échanges commerciaux entre l'Afrique et le reste du monde (graphique 2) montrent que les pays du continent exportent et importent toutes les catégories de produits. Toutefois, bien que l'Afrique exporte davantage de minerais, métaux, pierres précieuses et de carburants; à l'inverse, il importe des produits tels que les produits manufacturés, les produits chimiques, les machines et les équipements de transport : les gammes de produits pour lesquels le continent ne dispose pas de capacités de production. L'augmentation des capacités de production dans le secteur manufacturier permettra à l'Afrique d'être plus autonome et de disposer d'une meilleure structure et d'une meilleure balance commerciale dans le cadre des échanges commerciaux avec le reste du monde. Cette augmentation permettra également de faire du commerce, un moteur plus puissant, générateur de revenus, de création d'emplois et de développement durable.

Graph 2 : Evolution de la part par catégorie de produit en exportations africaines



**Source :** Calcul de l'auteur, données OCDE

<sup>2</sup> W. Koch, A. Tientao et D. Legros, (2012), « Trade and african regional agreements : a spatial econometric approach », LEDI - Document de travail 2012-04, LEDI, Laboratoire d'Economie de Dijon, CNRS, Université de Bourgogne, 2012.



L'analyse de l'espace des produits révèle que les paniers d'exportation des pays africains sont concentrés et constitués de produits alimentaires, tandis que les paniers d'importation sont diversifiés et constitués de produits transformés et de hautes technologies.

Le commerce entre deux pays ne peut s'étendre que si l'un des deux connaît une demande excédentaire pour des biens qui sont en offre excédentaire dans le second. Partant de ce principe, nous assimilons l'offre excédentaire de chaque pays à l'ensemble des produits pour lesquels il possède un avantage comparatif (révélé ou latent) et la demande excédentaire à l'ensemble des produits qui dominent son panier d'importation.

Les analyses démontrent que les pays d'Afrique possèdent un énorme potentiel d'expansion de leur commerce mutuel. En effet, ils peuvent augmenter significativement leurs échanges en diversifiant leur production nationale vers des produits transformés tout en remplaçant leurs importations extracommunautaires par des importations intracommunautaires. Cependant, l'objectif d'expansion du commerce intracommunautaire doit s'accompagner de politiques tarifaires et logistiques efficaces visant à faciliter le commerce régional.

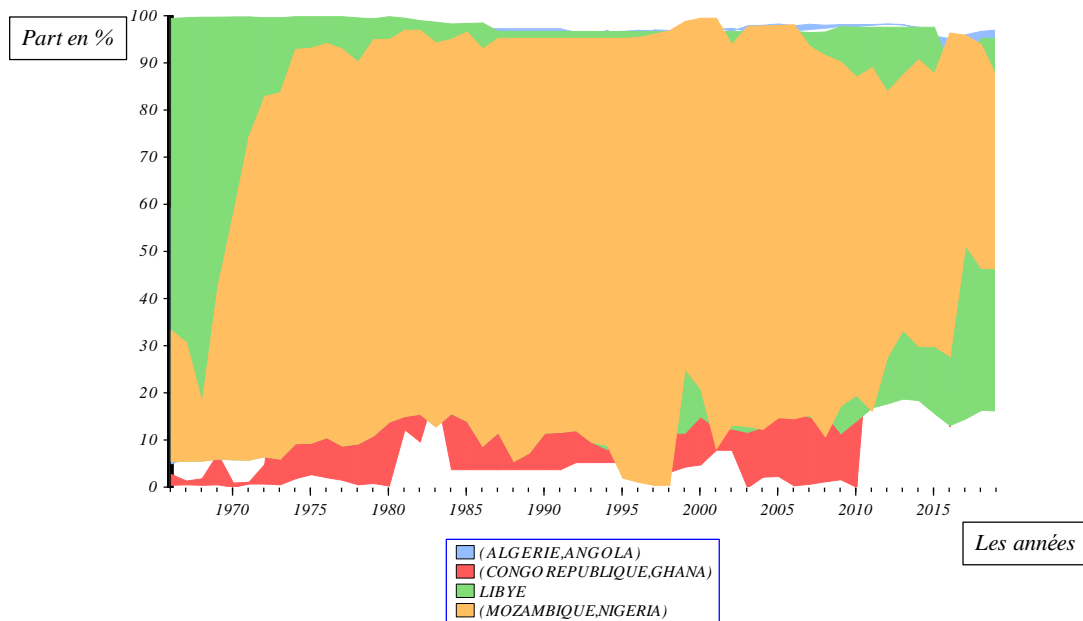
Cependant, le continent a été particulièrement vulnérable aux chocs macroéconomiques et aux politiques commerciales protectionnistes parce que les échanges commerciaux de l'Afrique se font essentiellement avec le monde extérieur et que les exportations sont fortement axées sur les produits primaires. Cela est évident, si l'on se réfère à la récente crise économique et financière mondiale et la crise sanitaire COVID19 qui, bien que débordant de la responsabilité des pays africains, ces crises ont eu un impact négatif sur les performances économiques du continent et particulièrement sur le commerce intra régional.

Au regard des liens économiques de plus en plus interdépendants à l'échelle mondiale, l'Afrique ne peut s'abstenir d'établir des relations commerciales avec l'extérieur. Toutefois, le continent pourrait réduire sa vulnérabilité aux chocs extérieurs et améliorer ses performances commerciales et économiques si l'intégration des marchés est renforcée et si le commerce extérieur de ces pays s'ouvrait sur les autres pays africains. Ainsi, la principale leçon à tirer des chocs systémiques de l'économie mondiale est la nécessité pour l'Afrique de promouvoir le commerce intrarégional.

L'Afrique dispose de ressources énergétiques abondantes, à faible teneur en carbone et à faible coût : éolienne, hydraulique et solaire. Pourtant, la plupart des pays continuent de recourir à l'énergie thermique dont le coût est élevé. Toutefois, en l'absence de projets de production d'énergie bien développés, l'avènement de marchés suffisamment importants et la disponibilité du financement à plus long terme permettront de remédier considérablement à ces problèmes. En fin de compte, ce qui rendra rentable la production d'énergie en Afrique, ce sera l'accès du secteur privé à des marchés plus vastes à travers l'intégration régionale.

Désormais, la production énergétique constitue la principale ressource extérieure pour les pays africains avec une part avoisinant plus de 90% des exportations totales particulièrement pour des pays comme l'Algérie, le Nigéria, le Congo et la Libye. Ceci étant, sachant que la moyenne des importations africaines en énergie est de 25 % en 2020 avec une tendance haussière. Cependant, les importations du reste du monde accroîtront la dépendance vis-à-vis de l'extérieur au lieu de renforcer la coopération à l'échelle régionale et de créer un marché commun pour combler les besoins hors énergies de ces pays.

Graphe 3: Part des énergies dans les échanges commerciaux de marchandises de certains pays africains



**Source :** D'après les données de la banque mondiale

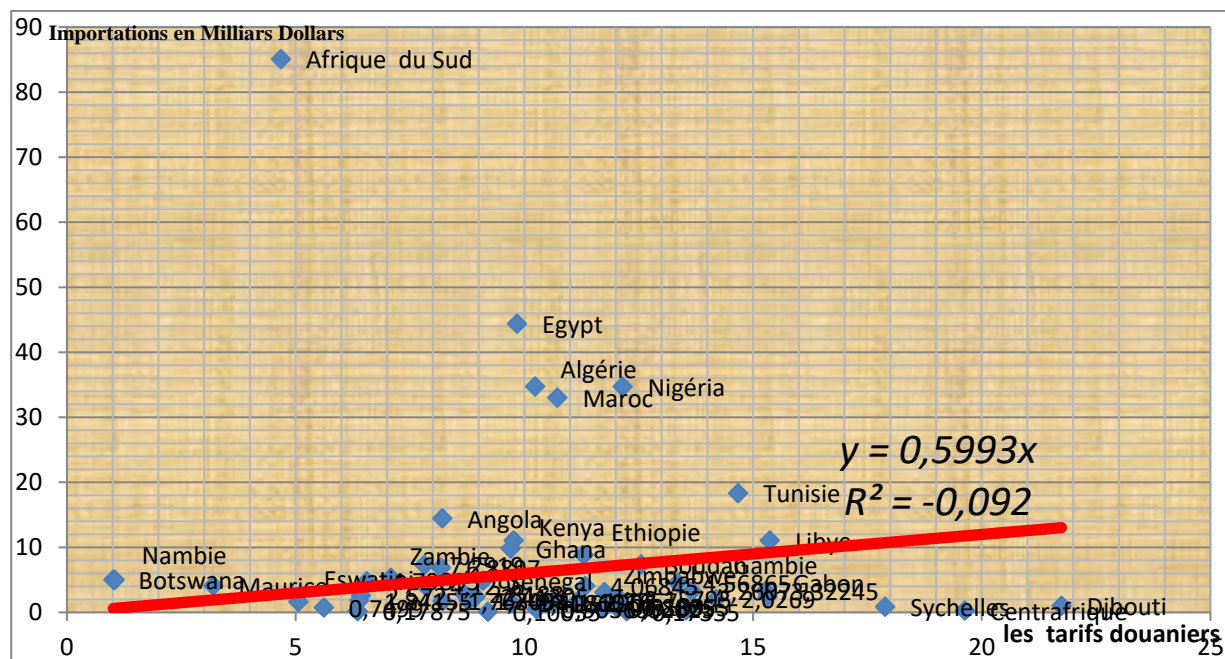
En dépit de sa richesse en ressources énergétiques, l'Afrique ne vit que 20% de la population mondiale, ne représente que 3% de la production énergétique mondiale. La consommation d'énergie par habitant demeure très faible en Afrique lorsqu'on la compare aux normes des autres régions en développement où la consommation par habitant est de l'ordre de 10%.

Néanmoins, l'accord de libre-échange aura des répercussions sur les recettes tarifaires en baisse perçues sur les flux commerciaux africains, ce qui rentera ces flux plus compétitifs. Toutefois, la ZLECA devrait équilibrer sur le moyen terme ces droits puisqu'ils ne constituent qu'une faible part des recettes, représentant en moyenne 15% seulement des recettes. Par contre de l'installation de la zone ZLECA, aura un effet positif en stimulant le PIB des pays partenaires de l'ordre de 1% à 6% (selon le rapport CNUCED 2019).

D'après le graphe 4, la représentation du taux moyen pondéré de tous les produits des droits de douane est généralement entre 10% et 15% pour les pays avec des taux moins élevés pour la Namibie et le Botswana dont les importations sont médiocres. De même, pour des pays avec des tarifs élevés comme la Seychelles et le Djibouti dont les importations sont quasi-absentes, tandis que les pays les plus importateurs du continent à savoir l'Égypte, Algérie, Nigéria et le Maroc appliquent des tarifs moyens autant que l'Afrique du Sud qui est pays le plus importateur et concurrentiel dans ses tarifs.



**Graphe 4 :** Relation entre les importations et les tarifs douaniers (Moyenne 2001-2019)



*Source :* Calcul de l'auteur d'après les données banque mondiale

Les principales causes du faible niveau des échanges intra-africains sont les nombreuses contraintes liées à la facilitation du commerce. La suppression de ces contraintes est primordiale pour le renforcement du commerce entre les pays africains. Sans cette suppression, l'élimination des tarifs douaniers sur les échanges commerciaux intra-africains qui a été le principal objectif des efforts d'intégration du marché à l'échelle régionale et continentale aura un effet limité sur le renforcement du commerce intra-africain.

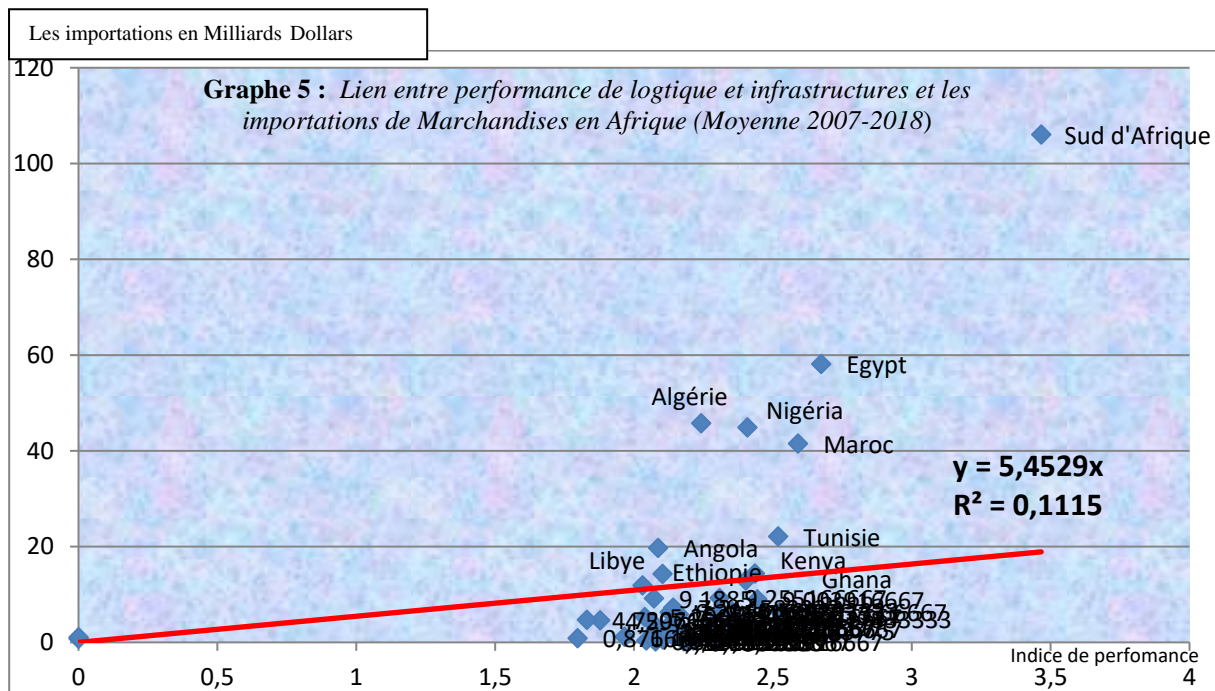
Les contraintes liées à la facilitation du commerce intra-africain qui doivent être promptement traitées sont les suivantes : les procédures et règlements douaniers et administratifs complexes, les systèmes de transport inefficaces et coûteux comme en témoignent les nombreux barrages routiers informels le long des corridors de commerce, les différences en matière de règles d'origine, la documentation commerciale et les normes liées aux produits et au transport. Contrairement à d'autres obstacles majeurs au commerce intra-africain, la question de la facilitation du commerce peut être réglée assez rapidement et à un coût dérisoire, s'il existe une volonté politique et un engagement accru pour la promotion des échanges commerciaux intra-africains. La facilitation du commerce permettra l'expansion de l'intégration des marchés africains et l'amélioration des performances des pays du continent en matière de commerce mondial.

Par ailleurs, l'inadaptation des infrastructures de base a été l'une des causes majeures du manque de diversification et de compétitivité de l'économie africaine, de la marginalisation du continent dans les secteurs dynamiques du commerce mondial et du niveau relativement faible des échanges intrarégionaux. Par rapport aux autres régions développées et en développement du monde, les entraves à la production et au commerce qui sont dues à l'inadéquation des infrastructures sont plus importantes.

L'inadéquation des réseaux routiers, ferroviaires, aériens et des voies navigables a entraîné une hausse des coûts de transport en Afrique qui sont parmi les plus élevés au monde. Pour les pays enclavés, ces coûts représentent jusqu'à 70% de la valeur des exportations. Le transport joue un rôle crucial dans la circulation des biens, des services et des personnes à travers les frontières. L'état défectueux des réseaux de transport en Afrique limite l'interconnectivité et le volume des échanges commerciaux intra-africains. La productivité, la compétitivité et les

échanges commerciaux des pays africains sont également gravement entravés par les carences des infrastructures souples, en particulier l'énergie et les TIC.

En effet, le développement des infrastructures est essentiel pour la production des biens et la prestation de services à bas coûts. Ceci permettra l'amélioration de la performance des pays africains dans le domaine des échanges commerciaux à l'échelle mondiale et l'expansion du commerce intra-africain. Cependant, une hétérogénéité en termes de performances des infrastructures et de la logistique est aperçue entre les pays africains (graphe 5). Les leaders classiques de la région gardent toujours l'image de l'Afrique en évolution à savoir l'Afrique du Sud avec le meilleur score en indice avec 3.5 et en part des importations dans la région. En deuxième rang, on trouve l'Égypte et le Maroc avec un indice de 2.6 et en troisième rang l'Algérie et le Nigéria.



**Source :** Calcul de l'auteur, données banque mondiale et centre international du commerce

Pour répondre aux besoins en matière d'infrastructures, il est essentiel de combler les lacunes des infrastructures dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie. Cela permettra de développer davantage les secteurs manufacturiers et des services, tout en réduisant les coûts relatifs à la conduite des affaires. Les pays enclavés qui disposent de peu de ressources naturelles sont des économies qui restent fermées - leurs exportations ne représentent que 10% du PIB<sup>3</sup> - et qui continuent encore de lutter pour accroître l'intégration commerciale, souffrent ainsi de la médiocrité des infrastructures de transport.

### 3. Performance des communautés intra régionale actuelles et perspectives de ZLECA

Le continent africain est marqué par la multiplicité des blocs d'intégration. La plupart des États africains sont membre de plusieurs communautés d'intégration qui se chevauchent.

La coexistence de ces communautés qui ne partagent pas toujours la même trajectoire institutionnelle, les mêmes objectifs économiques et la même cohérence juridique et politique

<sup>3</sup> T. Mayer J. Ries (2010), « The erosion of colonial trade linkages after independence » Journal of International Economics, 81(1):1-14.

est le plus souvent source d'incohérence et de difficultés dans la mise en œuvre de l'agenda de l'intégration au sein des régions.

La zone du Maghreb se caractérise par une faible diversification des produits échangés et par une forte concentration géographique. De ce fait, ce déficit rend le bloc parmi les plus extrêmement faibles en termes de commerce intrazone et d'intégration intracommunautaire. Bien que l'Égypte, le Maroc et la Tunisie aient des exportations relativement diversifiées. L'intégration commerciale y est très faible et en constante stagnation sur la période 2001-2020, se situant actuellement aux environs de 3 % ce qui rend ce bloc régional parmi les moins performants par rapport aux autres.

Par contre, la communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) constitue le bloc le plus intégré avec des performances exceptionnelles en réalisant le plus fort taux d'intégration avec 31% des exportations intracommunautaires. Avec une forte dynamique, l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) réalise l'évolution la plus forte dans sa tendance avec un taux d'intégration de 14% après avoir été seulement de 6% entre 2001-2010 et 2011-2020 respectivement. Alors que l'intégration régionale pourrait favoriser la disponibilité des produits alimentaires et réduire la dépendance vis-à-vis du reste du monde, la région est très peu intégrée économiquement, avec des échanges commerciaux agricoles au niveau régional faible. Les pays de l'Afrique de l'Ouest<sup>4</sup> échangent principalement avec leurs anciens colonisateurs (La France, L'Angleterre, l'Union Européenne) et de plus en plus avec les économies émergentes (dont la Chine).

**Tableau 1 : Évolution des échanges commerciaux selon les communautés régionales entre 2001 et 2020**

Les communautés africaines	Moyenne 20001-2010				Moyenne 2011-2020			
	Les exportations Totales	Les Exportations Intra régionale	Les exportations Inter communautaires	Part des exportations inter communautaires des les importations totales	Les exportations Totales	Les Exportations Intra régionale	Les exportations Inter communautaires	Part des exportations inter communautaires des les importations totales
Communauté d'Afrique l'Est (CAE)	6,69	2,68	1,37	0,22	14,22	5,80	1,98	0,05
la Communauté économique des États de l'Afrique l'Ouest (CEDEAO)	55	10	5,33	0,13	114,52	20,71	11,03	0,12
Communauté Économique des États d'Afrique Centrale (CEEAC)	17,14	1,56	0,4	0,02	32,84	4,42	0,9	0,03
l'Union douanière d'Afrique australe	58,4	12,13	3,3	0,05	105,33	30,03	14,92	0,14

<sup>4</sup> Nikolaus et Ritschl, O. Albrecht (2011), « Endogeneity of Currency Areas and Trade Blocs Evidence from a natural Experiment Wolf ».

(SACU)								
l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC)	19,67	1,38	0,53	0,06	32,69	3,14	1,29	0,14
le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)	51,53	8,7	4,28	0,06	70,26	16,35	7,26	0,05
le Maghreb	82,88	3,42	2,07	0,03	101,2	6,63	3,83	0,03
l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)	11,72	4,25	1,65	0,11	21,73	7,62	3,2	0,11

*Source : Auteurs*

Bien que le faible niveau d'intégration commerciale caractérise tous les blocs d'intégration régionale en Afrique, ce niveau est hétérogène d'un bloc à l'autre. L'union douanière d'Afrique australe (UDCU) et l'union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC) sont les blocs les plus intégrés par le commerce en Afrique : elles affichent un niveau de commerce intracommunautaire de 14 %, soit deux points de plus que la moyenne de l'Afrique et six points de plus par rapport aux pays francophones. L'ouverture commerciale au sein de la SADC est de 8,7 %, soit deux points de plus que la moyenne de l'Afrique francophone. Cependant, quoique faible, l'ouverture entre les pays francophones d'Afrique demeure globalement plus élevée ou égale à celle des autres communautés économiques régionales (CAE, CEDEAO, UEMOA, COMESA, CEEAC, MAGHRE, CEEAC).

La Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) et le MAGHREB semblent être les blocs communautaires les moins intégrés sur le plan commercial, avec une part de commerce intracommunautaire de seulement 3% et une ouverture commerciale intracommunautaire de 1,4 %<sup>5</sup>. La Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) quant à elle connaît une baisse importante passant de 22% à un taux de 5% seulement. La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) se rapproche de la moyenne africaine avec un taux d'ouverture commerciale intracommunautaire de près de 12 % enregistré au cours de la période allant de 2011 à 2020.

Donc, l'intégration régionale par le commerce est bien plus faible pour les différentes communautés régionales avec des degrés d'intégration hétérogènes. En effet, il existe une forte variabilité dans l'intensité du commerce entre eux. Ce constat est lié à l'hétérogénéité dans la part du commerce avec la communauté à laquelle il appartient chaque pays africain et dans l'ouverture commerciale avec le reste du continent. Les cinq pays du peloton de tête (et leur part d'échanges avec l'Afrique) sont le Swaziland (73,4 %), la Namibie (60,4 %), le Zimbabwe (60,1%), le Lesotho (58,8 %) et le Botswana (47,8 %), qui affichent une ouverture commerciale

<sup>5</sup> Mignamissi, D. (2013), « La faisabilité d'une monnaie unique dans la CEEAC », thèse de Doctorat/Ph.D en cours finalisation, Université de Yaoundé II-Soa, FSEG, LAREA.

avec l'Afrique de 76,9 %, 49,8 %, 36,8 %, 77,9 % et 40,5 % respectivement. Tous ces pays sont situés en Afrique australe et sont enclavés (à l'exception de la Namibie).

A contrario, le Swaziland et le Lesotho présentent la particularité d'être de petites économies monarchiques – ce qui pourrait justifier leur niveau élevé d'intégration commerciale avec l'Afrique –, mais il n'en va pas de même pour la Namibie, le Zimbabwe et le Botswana. Cette forte intégration commerciale avec l'Afrique est donc probablement le résultat d'une réelle volonté politique nationale ou régionale, d'autant plus que de nombreux autres pays africains enclavés comme l'Éthiopie, le Niger, la République centrafricaine, le Tchad et le Soudan du Sud n'atteignent pas cette performance. Le niveau relativement plus élevé d'intégration commerciale de la SADC est donc essentiellement tiré vers le haut par ces cinq pays, auxquels on peut ajouter la Zambie.

En effet, la création d'une ZLECA au niveau régional renforcera la complémentarité des unions douanières existantes avec une plus grande intégration économique ce qui donnera de bons résultats, comme cela a été le cas de l'Union européenne et la coopération de la Communauté de l'Afrique de l'Est, et de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)<sup>6</sup>. Cependant, le fait de disposer d'une monnaie unique<sup>7</sup> ne suffit pas en lui-même, comme en témoigne la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) où les flux commerciaux à l'intérieur d'une union monétaire ne se sont pas avérés significativement supérieurs aux flux régionaux réalisés en dehors d'une union monétaire. La création d'unions monétaires favorable doit être parachevée par des accords commerciaux mutuellement bénéfiques, des investissements dans les institutions chargées de réglementer et de promouvoir le commerce, ainsi que l'amélioration des compétences.

D'un autre côté, les recherches empiriques ayant déjà traité les performances de ces communautés peuvent clarifier de plus les circonstances et motifs de ces résultats médiocres. L'étude Carrere (2004)<sup>8</sup> a évalué l'impact des accords régionaux sur le commerce des pays membres en Afrique subsaharienne et a comparé les effets respectifs des accords commerciaux préférentiels et des unions monétaires sur la période de 1962 à 1996. Un modèle de gravité a été estimé en panel avec effet spécifique par la méthode d'Hausman-Taylor. Les résultats montrent que durant leur période d'implémentation, les unions monétaires africaines et les CER ont généré une augmentation significative des échanges commerciaux entre les pays membres.

Les autres travaux empiriques<sup>9</sup> (Anyanwu, 2003; Ajayi, 2005; Afesorgbor, 2012; Ndong et Mboup, 2013; Shuaibu, 2015; et Coulibaly et al., 2015) parviennent à un impact positif de l'appartenance à un CER avec toutefois des écarts importants de niveaux de significativité et de l'ampleur de l'effet. Wumi et Oluyomi (2013) ont analysé la contribution de l'intégration régionale et la facilitation du commerce sur les performances des exportations agricoles des pays membres de la CEDEAO. Les résultats des analyses économétriques (estimateur within et méthode GMM en panel) montrent que l'intégration économique (la part des exportations agricoles dans le commerce intrarégional) contribue de manière significative à la facilitation du commerce (nombre de jours nécessaires pour exporter) dans la CEDEAO. L'intégration économique et la facilitation du commerce exercent également en retour une influence sur les exportations agricoles. Les résultats suggèrent que le niveau du commerce agricole est lié à la production agricole. Cependant, ces résultats demeurent fragiles compte tenu de la faible dimension temporelle des observations (2003 à 2008).

<sup>6</sup> Carrère, C. (2013), « UEMOA, CEMAC : quelle performance en matière de commerce? », *Revue d'Économie du Développement*, 27(1) : 33-60.

<sup>7</sup> Mignamissi, D. (2013), « La faisabilité d'une monnaie unique dans la CEEAC », thèse de Doctorat/Ph.D en cours finalisation, Université de Yaoundé II-Soa, FSEG, LAREA.

<sup>8</sup> Achy, L. (2006), « Le commerce en Afrique du Nord : évaluation du potentiel de l'intégration régionale en Afrique du Nord », CEA/BSR - Afrique du Nord.

<sup>9</sup> M. Ncube, I. Faye et A. Verdier-Chouchane, (2015), « Regional Integration and Trade in Africa », Palgrave Macmillan



## 4. Estimation du potentiel commercial Maroc-Afrique

Notre objectif est d'identifier empiriquement les déterminants des flux commerciaux entre les pays de la région et le Maroc pour apprécier les gains probablement espérés d'un futur accord de libre-échange intra régional en exploitant aux mieux les probables potentialités qu'on peut espérer à travers le modèle économétrique de gravité utilisé dans la littérature pour exprimer les échanges commerciaux internationaux. Ce modèle inspiré de la loi de Newton<sup>10</sup>, selon laquelle l'attraction entre deux corps est fonction de leurs masses respectives et de la distance qui les sépare. En plus, on prendra d'autres variables d'ordre macroéconomiques comme les droits de douane, le taux de change et les performances des pays africains en logistique et infrastructures qui peuvent constituer des barrières au développement du commerce intra régional.

### 4.1. Méthodologie de l'étude

Dans cette section, trois principales préoccupations qui sont les nôtres sont la présentation du modèle empirique décrivant l'évolution du potentiel commercial du Maroc, puis la fixation de notre échantillon et la méthodologie d'estimation choisie.

#### 4.1.1. Présentation du modèle

$$\log X_{ijt} = \alpha_0 + \beta \log Y_{it} + \gamma S_{jt} + \delta W_j + \pi \log A_{jt} + \varepsilon_{ijt}$$

$X_{ijt}$  : Les exportations totales du pays  $i$  à destination du pays  $J$  dans une année  $t$

$Y_{it}$  indique le PIB des deux pays comme variable explicative évoluant en  $t$  pour les deux partenaires  $i$  et  $j$ .

$S_{jt}$  : le vecteur des variables explicatives caractérisant les barrières commerciales des pays partenaires (les droits de douane, la logistique et infrastructures et le taux de change).

$W_{it}$  : Vecteur des variables binaires, des variables muettes (dummy) testées empiriquement telles que la frontière commune, une langue commune, l'origine ethnique et un colonisateur commun. Ces variables prennent la valeur de 1 si les deux pays le partagent, 0 si autrement.

$A_{jt}$  : Les variables d'attraction et de masse (la population et la distance) du pays partenaire.

La forme log-linéaire est adoptée pour les variables continues afin de permettre une interprétation des coefficients directement comme des élasticités sur notre échantillon comprenant tous les pays africains exception de Congo Démocratique dont les données sont indisponibles, mais leur effet demeure marginal du fait que ces pays ne présentent qu'un potentiel très faible du commerce intra régionale pour une période de 2001 à 2019.

Les signes attendus décrivent leurs effets sur les flux commerciaux et leurs coefficients nous permettent d'appréhender les proportions dans lesquelles elles affectent les variations de ces flux. En effet la distance donne une approximation des coûts du commerce qui affectent négativement les échanges en admettant que les pays éloignés doivent supporter des coûts plus élevés. La présence ou non d'une frontière commune devrait avoir un impact positif considérable sur le volume des échanges commerciaux. De même, les partages culturels d'une langue et d'une religion permettent également de réduire les obstacles aux échanges et par conséquent se refléter positivement sur les flux commerciaux.

#### 4.1.2. Méthodologie d'estimation :

Les études récentes ont identifié les principaux biais que poserait le modèle de gravité, soit celui de la transformation logarithmique des variables, un autre biais dû à la présence de zéros dans les variables dépendantes et celui de la présence d'hétéroscédasticité des résidus. Dans cette perspective que des auteurs comme Silva et Tenreyro (2011) ont démontré que le problème

<sup>10</sup> Head K. et T. Mayer, (2013), « Gravity Equations: Toolkit, Cookbook, Workhorse ».



de l'estimation du commerce dans le modèle de gravité n'est pas forcément l'endogénéité des variables, mais le traitement optimal de ces variables.

Dans ce cadre, notre stratégie consiste à surmonter l'inconsistance des approches log-linéaires en présence d'hétéroscédasticité et utiliser des variables indicatrices pour les flux des échanges commerciaux nuls. Ces mêmes auteurs recommandent l'utilisation de la méthode du Maximum de Vraisemblance pour assurer la robustesse.

#### 4.1.3. Échantillon et terrain :

Notre étude porte sur la majorité des pays africains (50 pays) et leurs rapports commerciaux avec le Maroc sur la base des données disponibles avec un modèle de Panel pour une période de 19 ans allant de 2001 à 2019. Les données statistiques proviennent essentiellement de la base des données de gravités, des indicateurs de la banque mondiale et du centre international du commerce.

## 4.2. Description et analyse des résultats

**Tableau 2 : Le test ADF de stationnarité des variables**

Variables	Statistic	Probabi	Cross-section	obser	Décision
Population	193.08	0.0000	51	857	Stationnaire
Flux commerciaux	92.16	0.699	51	857	Non-stationnaire
PIB	124.86	0.061	51	867	Non-stationnaire
Taux de change	115.31	0.01116	49	820	Non-stationnaire
Droits de douane	89.407	0.1775	39	422	Non-stationnaire
1ère D(flux commerciaux)	311.4	0.0000	51	816	Stationnaire
1ère D ( PIB)	160.64	0.0002	51	816	Stationnaire
1ère D(taux de change)	161.815	0.0001	49	820	Stationnaire
1ère D(Droits de douane)	153.45	0.0000	30	324	Stationnaire

*Source : Auteurs*

Le test de ADF confirme la stationnarité de la variable population seulement, par contre les autres variables sont prises dans leur première différence. D'après l'analyse des coefficients de significativité, la variable dépendante (flux commerciaux) est impactée négativement par le PIB et la frontière commune, tandis que la première corrélation contredit le sens théorique puisqu'une augmentation de la taille (PIB) devrait augmenter les flux entre deux pays, par contre la deuxième corrélation suit le raisonnement logique puisque deux pays éloignés ayant moins de relations commerciales dues aux coûts élevés d'échange<sup>11</sup>. De même la population est la variable positivement significative des liens commerciaux entre le Maroc et les pays africains ce qui signifie que le Maroc exporte plus vers les pays ayant une population plus grande en contrario avec l'exploitation des pays dont la grandeur est importante (PIB) dont ces rapports sont négatifs.

<sup>11</sup> Head K., Helliwell, J. F. et L. L. Schembri (2005), « Frontières, monnaies communes, commerce et bien-être : que pouvons-nous déduire de l'observation des faits? », Revue de la Banque du Canada, printemps 2005 : 21-37.

**Tableau 3 : Estimation des coefficients du modèle Panel**

Variables	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGPIBB	-0.187486	0.149343	-1.255404	0.0099
LOGPOPULA	0.403858	0.064410	6.270097	0.0000
LANGUE_COMMUNE	0.110863	0.271643	0.408121	0.6834
FRONTIERE_COMMUNE	-0.034165	0.446379	-0.076539	0.9390
DISTANCE	-0.000404	5.36E-05	-7.544099	0.0000
COLONISATEUR_COMMUN	0.868464	0.276570	3.140127	0.0018
C	6.664102	3.777131	1.764329	0.0783
R-squared	0.271039			

*Source : Auteurs*

Concernant, les variables indicatrices, le seul déterminant ayant un impact significatif qu'est de sens positif est le colonisateur commun en confirmant le débat littérature qui préjuge que - pour des raisons historiques et un rapprochement politique déterminant dans la logique bilatérale commerciale. Les pays africains sont plus ouverts sur leurs homologues ayant une identité coloniale similaire.

Les données issues du tableau 3 présentent le degré de présence du Maroc à l'échelle du continent en concordance avec le développement d'un potentiel africain énorme depuis 2001 jusqu'à 2019. D'après ces estimations, le Maroc n'a pu exploiter que 47 % du potentiel moyen du continent africain en confirmant un manque d'opportunité à hauteur de 53%, ce qui renforce les prés requis et les avantages d'un futur accord de libre-échange. Toutefois, cette situation est loin d'être atteinte si le Maroc n'arrivait pas à restructurer ces exportations et harmoniser ces politiques sectorielles avec la chaîne commerciale africaine et prendre le relais des grandes forces internationales classiquement dominantes dans les échanges vers l'Afrique.

**Tableau 4 : Calcul des potentiels commerciaux entre Maroc et pays africains**

Partenaires	Les flux commerciaux réalisés avec le Maroc	Potentiel expliqué par les variables retenues	Potentiel non expliqué par les variables retenues	Part du potentiel exploité par le Maroc en %
Afrique du Sud	4.14	6.38	2.66	64
Algérie	4.98	9.52	1.02	52
Angola	4.34	7.01	2.13	62
Benin	4.33	8.5	0.75	51
Botswana	1.05	5.2	-2.5	20
Burkina Faso	4.26	8.9	-1.02	48
Burundi	2.25	6.5	-2.25	35
Cap Vert	2.98	6.45	-2.01	46
Cameroun	4.35	8.5	-0.65	51
Comores	3.12	6.7	0.85	46
Congo	4.44	7.4	1.5	60
Cote D'Ivoire	4	8.75	-1	46
Djibouti	4.76	6.45	2.5	74
Égypte	3.32	8.3	2.5	40
Erythrée	4.82	5.47	3.2	89
Eswatini	1.82	4.78	-2.5	38
Ethiopie	3.77	7.62	2.5	49
Gabon	4.38	7.30	-1.5	60
Gambie	4.03	6.99	-2.65	58
Ghana	4.58	7.90	1.85	58
Guinée	4.50	8.50	1.01	53

Guinée Equatoriale	4.2	7	1.5	60
Guinée-Bissau	3.31	6.89	-0.75	48
Kenya	3.60	6.90	2.02	52
Liberia	3.62	7.1	0.45	51
Libye	4.71	8.9	2.03	53
Madagascar	3.46	6.85	0.54	50
Malawi	0.80	6.42	-3.42	12
Mali	4.51	8.95	-1.88	50
Mauritanie	4.83	8.84	0.93	55
Mozambique	2.99	6.07	-2.75	49
Namibie	3.06	5.48	2.2	54
Niger	3.95	8.9	-1.98	44
Nigéria	4.69	8.82	1.56	53
Ouganda	2.51	7.01	-2.03	35
République centrafricaine	3.07	7.61	-1.98	40
Rouanda	2.42	6.60	-3.2	37
Saint-Tomé et principe	2.23	5.39	-0.88	34
Sénégal	4.94	8.5	-0.89	58
Seychelles	1.70	3.62	0.23	47
Serre Leone	3.7	7.43	-1.05	50
Somalie	2.41	7.12	-1.9	34
Soudan	4.26	7.45	-1.88	57
Tanzanie	3.20	6.60	-0.53	48
Tchad	3.48	8.43	-1.22	41
Togo	4.35	8.15	1.16	53
Tunisie	4.92	9.12	0.02	54
Zambie	1.50	6.30	-3.02	24
Zimbabwe	1.84	6.25	-1.99	30

*Source : Auteurs*

Il est évident qu'il y a une forte hétérogénéité et des déséquilibres dans les flux commerciaux marocains avec les pays africains. Ceci étant tout en sachant que certains pays ont des taux d'exploitation du potentiel dépassant les 50% comme l'Erythrée, Djibouti, Afrique du Sud, Angola, Congo et Algérie avec des taux respectivement de 89%, 74%, 64%, 62%, 60% et 52%. De l'autre côté, certains pays sont « mal exploités » comme le Malawi, le Botswana, la Zambie et la Somalie avec des taux respectivement de 12%, 20%, 24%, et 34%. Cependant, la présence marocaine a connu une forte progression avec une diversification des partenaires en adoptant des stratégies gagnants-gagnants avec des politiques crédibles ces dernières années, ce qui contribuera certainement à l'avenir à équilibrer ce gap inter-groupe pour tirer plus du potentiel régional en pleine évolution.

**Tableau 5 :** Estimation des coefficients après ajout des variables des barrières tarifaires et non tarifaires, logistique et taux de change

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LOGPIBB	-1.317442	0.485520	-2.713469	0.0111
LOGPOPULA	1.401547	0.300672	4.661383	0.0001
LANGUE_COMMUNE	2.067338	1.676091	1.233428	0.2273
FRONTIERE_COMMUNE	-0.997348	1.588842	0.627720	0.5351
DISTANCE	0.000125	0.000243	0.515757	0.6099
COLONISATEUR_COMMUN	0.140672	0.781049	0.180106	0.8583
COST_TO_EXPORT_DOCUMENT	0.000334	0.003050	0.109450	0.9136
DTOITSDOUANES	-0.027362	0.166091	-0.164742	0.8703
ETHNIQUE	0.093025	1.430553	0.065028	0.9486
LOGISTIQUE	-2.040440	0.943642	-2.162303	0.0390
TAUXCHANGE	-0.006010	0.003291	-1.826494	0.0581
C	18.16820	11.17759	1.625414	0.1149
R-squared	0.617217			

*Source : Auteurs*

Dans ce modèle, le coefficient de détermination atteint les 60% ( $R^2 = 0.61$ ), ce qui montre une bonne précision d'approximation linéaire. À cet effet, le degré d'explication des flux commerciaux du Maroc vers les pays africains par les variables retenues est important. Les variables macroéconomiques et les barrières à l'exportation comme les droits de douane et le coût d'exportation de même que la qualité de transport et des infrastructures renforcent également ce résultat. Il s'avère que la religion n'a pas d'effet significatif alors que la variable des performances dans la logistique et les infrastructures a un impact significativement positif sur les flux commerciaux entre le Maroc et l'Afrique par contre le taux de change impacte négativement et significativement la relation commerciale du Maroc avec ses partenaires régionaux.

#### 4.3. Discussion des résultats :

À travers ces différentes analyses, il s'avère que plusieurs déterminants des flux bilatéraux de commerce intra régionale doivent être pris en considération dans la construction du plan d'action autour de la construction d'une ZLECA. Ces déterminants jouent un rôle important pour renforcer les performances et intégrer de plus les pays ayant des difficultés dans leurs prérequis inhérents à la logistique, aux performances et la compétitivité de leurs économies. L'aperçu constaté des caractéristiques du commerce intra régional et les difficultés constatées dans les différentes communautés économiques régionales confirment que la volonté d'un développement intra communautaire est loin d'être la principale raison d'une telle construction communautaire puisque leurs échanges restent dans les mêmes niveaux et gardent les mêmes spécificités en termes de volume et de diversité des produits.

L'étude du potentiel de commerce permet d'obtenir un aperçu exhaustif du niveau d'intégration d'un pays leader comme le Maroc. Les résultats confirment la sous-exploitation des perspectives existantes en Afrique. Toutefois, ce travail de recherche doit être exhaustif en termes de pays du continent et doit prendre en considération le degré de complémentarité et de diversité exportations-importations de la chaîne commerciale régionale pour apprécier globalement les perspectives dans une approche gagnant-gagnant.

La poursuite de la réduction des droits de douane dans la région est susceptible de renforcer le développement du commerce, tant mondial que régional. L'alignement des droits de douane sur la moyenne mondiale pourrait générer près de 14% de commerce supplémentaire. Toutefois, il faut tenir compte du fait que les taxes sur le commerce représentent encore une

source substantielle de revenus pour de nombreux pays de la région et que les politiques visant à réduire les droits de douane doivent aller de pair avec les efforts visant à mobiliser les recettes provenant d'autres sources. En outre, les pays et la région doivent se pencher sur les obstacles non tarifaires qui entravent le commerce, les coûts élevés de la logistique, la faiblesse de la gestion des chaînes d'approvisionnement, l'entreposage et la réfrigération. L'harmonisation des normes de qualité reste importante pour l'intégration du capital-risque dans l'agro-industrie, par exemple, qui est le principal secteur d'activité de l'Afrique de l'Ouest

Cependant, la ZLECA aura comme conséquence la réduction des droits de douane. Cette baisse sera parmi les premières répercussions positives pour les exportations intra régionales qui profiterait particulièrement au Maroc. En effet, cette entente diminuera progressivement, voire éliminera les barrières tarifaires sur les exportations marocaines. Toutefois, étant donné que les droits de douane sont standardisés aux revendications excessives de l'organisation mondiale du commerce même pour les pays les moins avancés non obligés, ceci rend leur effet moins important vis-à-vis du reste du monde. Par ailleurs, l'élimination des droits de douane pourrait permettre aux exportations marocaines de grimper de 20% par rapport à la moyenne 2001-2019.

Concernant les barrières non tarifaires, elles font partie des principales restrictions qui posent problème aux exportateurs marocains ayant un intérêt sur le marché africain. Autrement dit, la question des barrières non tarifaires est liée à la question d'accès au marché, dans ce sens où la conclusion d'une ZLECA est une opportunité pour développer des secteurs largement protégés et faciliter les procédures administratives (les coûts des documents à l'exportation) soit en termes de lourdeur ou de durée d'attente. La réduction des procédures administratives on permet d'augmenter les flux commerciaux vers l'Afrique de 0,03% au lieu d'entraver leur développement. La ZLECA devait renforcer ces performances pour atteindre les normes internationales largement supérieures aux résultats affichés par les pays africains.

D'après les résultats de nos analyses, la création d'une zone de libre échange continentale en Afrique devrait permettre des transformations structurelles en contribuant à instaurer une communauté régionale bien intégrée grâce à certains avantages concurrentiels liés premièrement à la baisse des coûts du commerce intra régionale due à la diminution des barrières commerciales et la présence de certains pays leaders ayant la possibilité de développer des plateformes logistiques et des infrastructures utiles pour l'efficacité des chaînes logistiques et d'approvisionnement soit à l'échelle intra régionale ou internationale.

Deuxièmement, on aperçoit que les pays africains sont fortement concentrés et spécialisés dans plusieurs produits (effet de variété) majoritairement agricoles ou des matières premières qui présentent un avantage concurrentiel lié au coût de production en cas de mise en place des plans communs d'exploitation et de commercialisation par contre un état actuel où les exportations de chaque pays sont dominées par un ou deux produits avec une présence de d'autres pays ayant des caractéristiques similaires comme produits substitutifs impactant négativement la concurrence de ces économies et renforçant les avantages d'une convergence stratégique par rapport à la commercialisation dans le cadre de politiques communes.

Troisièmement, vu que certains pays africains monopolisent l'exportation des matières premières et les produits énergétiques et l'effet variété de ces économies, l'opérationnalisation de la ZLECA permettra d'amortir les chocs exogènes en provenance du marché international en dehors de la région et défendre les intérêts communs en cas de résurgence de pratiques protectionnistes dans le reste du monde. Quatrièmement, cette tentative d'intégration commerciale qui développera les échanges commerciaux intra régionale aura une ampleur considérable dans la création d'une nouvelle identité africaine en réduisant ainsi l'effet frontière comparable ment à l'expérience de l'union européenne.

Cependant, la réussite de cette ZLECA est d'autant plus liée à la capacité de contrecarrer et réagir face aux limites de cette intégration régionale qui aura comme objectif de garantir des gains réciproques dans une logique gagnant-gagnant, à cet effet, leur gain distribué compte tenu

des dotations factorielles ou du degré de diversification des produits en conservant les divergences actuelles et la dominance d'un nombre restreint de pays qualifiés des leaders au lieu de conduire des réformes de convergence et d'aides pour renforcer la compétitivité des autres pays aura la conséquence d'un échec préalable de toutes les dispositions et la survie de cette ZLECA. Concernant le Maroc, notre résultat rejoint celui de Ghazi et Masadfa (2016) ayant mesuré le potentiel à l'export du Maroc envers quarante pays de l'Afrique en adoptant un modèle Panel et des coupes instantanées pour la période de 2000-2014. Ces auteurs ont confirmé de leur part l'effet fortement positif et significatif de la taille de ces pays et leur niveau de développement sur l'accroissement des exportations marocaines.

## 5. Conclusion :

Le but poursuivi par cet article est de cerner la réalité effective de l'instauration d'une ZLECA et ses perspectives, une focalisation particulière sur ces effets sur l'économie marocaine à travers l'estimation du potentiel à l'export vis-à-vis les pays africains pour mesurer les atouts et perspectives d'une telle intégration régionale sur l'économie nationale. A cet effet, nous avons décrit premièrement l'évolution des échanges commerciaux régionaux et ses caractéristiques vis-à-vis le reste du monde, de même que ceux intra régionale à l'aune de cette problématique. En parallèle, nous avons analysé la pertinence et les résultats des expériences actuelles des blocs régionaux dont les performances témoignent de multiples impasses et carences qui entravent leur succès en raison de leur nombre important et l'absence d'une approche institutionnelle efficace et opérationnelle pour rapprocher et suivre la mise en place des politiques commerciales aptes à concrétiser les objectifs au lieu d'être que des traités écrits.

À la genèse des théories d'intégration commerciale dont les potentialités et déterminants de succès sont débattus théoriquement d'une manière approfondie, l'analyse de certains d'eux à l'instar des tarifs douaniers, les infrastructures et les moyens de transport et particulièrement pour le cas du Maroc, en utilisant le modèle de gravité, auquel nous avons ajouté les variables liées aux infrastructures, les tarifs douaniers, le coût de dédouanement et le taux de change. À la suite de ces analyses nous avons abouti à l'importance de ces variables pour assurer le succès de la ZLECA, mais l'échec des multiples blocs intra régionale préconise la collaboration pour rapprocher les gains mutuellement espérés de la création de cette zone.

Le continent africain réalise des performances économiques qui attirent les grandes forces internationales. Le Maroc doit tirer profit de l'opportunité de cette expansion commerciale et économique régionale et se positionner comme un leader qui pourrait assurer un élargissement des chaînes d'approvisionnement pour les plateformes marocaines récemment développées et les industries sophistiquées lancées. La signature de l'accord d'une ZLECA doit viser un plan d'action commun ayant comme initiale le dépassement de l'attention individualiste de chaque pays en changeant les comportements commerciaux dont les communautés économiques inter régionales ont souffert. Les pays africains n'ont donné aucune importance au sens d'appartenance à une communauté en parallèle à un développement des liens commerciaux avec les grandes forces internationales externes et les ex-colonisateurs sous des pressions et des visibilités politiques qui contredisent la dimension rationnelle d'un choix justement justifié et opportun économiquement.

La création d'une zone de libre échange africaine peut contribuer à une croissance et à un développement soutenu de l'Afrique dans un environnement concurrentiel ou le multilateralisme constitue le point fort de développement du commerce international. Pour tirer profit des bienfaits attendus du potentiel non exploité entre les pays africains, ces derniers doivent renforcer leurs capacités productives et l'entraide pour stimuler les échanges interafricains. D'autres réflexions peuvent mieux renforcer la robustesse des résultats qui demeurent majoritairement descriptifs dans les rapports bilatéraux tandis que la généralisation d'un modèle qui prendra en charge les estimations entre différents pays d'une manière exhaustive



devra décrire les gains dans une logique gagnant-gagnant et la spécification de degré de diversification et la compétitivité de chaque pays sera plus apte à répondre à nos interrogations théoriques et empiriques.

À l'issue de ces résultats, nous suggérons aux décideurs africains de développer de plus les infrastructures et les moyens de transport par le biais de partage d'expérience avec les pays étant devenus des plateformes reconnues internationalement. De même que, la création d'une chaîne de valeur continentale plus ou moins diversifiée pour mieux exploiter l'avantage concurrentiel de l'Afrique surtout dans les produits énergétiques et les matières premières, dont la région, monopole leurs exportation, mais leurs valeurs ajoutées demeurent faibles en raison d'absence du processus d'industrialisation et des politiques de commercialisations communes.

## Références

- (1) Achy, L. (2006), « Le commerce en Afrique du Nord : évaluation du potentiel de l'intégration régionale en Afrique du Nord », CEA/BSR - Afrique du Nord.
- (2) Agbodji Akoété, E. (2007), « Intégration et échanges commerciaux intra sous régionaux : le cas de l'UEMOA », *Revue africaine de l'intégration*, 1(1) : 161-188.
- (3) Anderson J. E., Larch M. & Y. V. Yotov (2015), «Growth and trade with frictions: A structural estimation framework (No. w21377) », National Bureau of Economic Research.
- (4) Anderson J. E., Larch M. & Y. Yotov (2015), «Estimating general equilibrium trade policy effects: GE PPML», Mimeo.
- (5) Baumont. C, Ertur. C & Le Gallo. J (2000) « Convergence des régions européennes : Une approche par l'économétrie spatiale », *LATEC* février 2000.
- (6) Bergstrand J. (1985), « The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomics Foundations and Empirical Evidence», *Review of Economics and Statistics*, vol. 67, p. 474-481.
- (7) Carrère, C. (2002), « Impact des accords régionaux africains sur le commerce extérieur : évaluation à l'aide d'un modèle de gravité en panel », *Études et Documents*, E2002-10, CERDI, Université d'Auvergne
- (8) Carrère, C. (2013), « UEMOA, CEMAC : quelle performance en matière de commerce? », *Revue d'Économie du Développement*, 27(1) : 33-60.
- (9) Cea (2005), « Évaluation des efforts d'intégration régionale en Afrique en vue de promouvoir le commerce intra-africain », CAPC, Addis-Abeba.
- (10) Cipollina M. and Salvatici S. (2007), « Reciprocal trade agreements in Gravity Models: a Meta-analysis », *Economics and Statistics Discussion Paper*, n° 35/07, University of Molise, Dept. SEGES.
- (11) Dunod. Taglioni et De Benedict, (2011) «The gravity in international trade».
- (12) Egger P., Larch M., Staub K. E., R. Winkelmann (2011), «The Trade Effects of Endogenous Preferential Trade Agreements », *American Economic Journal: Economic Policy* 3, August.
- (13) Evenett Simon J. & Keller Wolfgang (2002), «On Theories Explaining the Success of the Gravity Equation », *Journal of Political Economy*, University of Chicago Press, vol. 110(2), pages 281-316, April
- (14) F. Moscone et E. Tosetti, (2011), « Gmm estimation of spatial panels with fixed effects and unknown heteroskedasticity », *Regional Science and Urban Economics*, 41(5): 487-497.
- (15) Fally (2014), « Structural gravity and fixed effects » [publié en 2015].
- (16) Fontagné L., Mayer T. et S. Zignago (2005), « A re-evaluation of the impact of regional trade agreements on trade », *Draft Version*, CEPII.
- (17) Head K. et T. Mayer, (2013), « Gravity Equations: Toolkit, Cookbook, Workhorse ».

- (18) Head K., Helliwell, J. F. et L. L. Schembri (2005), « Frontières, monnaies communes, commerce et bien-être : que pouvons-nous déduire de l'observation des faits? », *Revue de la Banque du Canada*, printemps 2005 : 21-37.
- (19) J.W. Musila (2005), « The intensity of trade creation and trade diversion in comesa, eccas and ecowas : A comparative analysis », *Journal of African Economies*, n° 14 P:117 141.
- (20) Luo, X. (2001), « La mesure de la distance dans le modèle de gravité : une application au commerce des provinces chinoises avec le Japon », *Régions et Développement*, 13 : 163-180.
- (21) M. Ncube, I. Faye et A. Verdier-Chouchane, (2015), « Regional Integration and Trade in Africa », Palgrave Macmillan.
- (22) M. Yu (2015), « Processing trade, tariff reductions and firm productivity : Evidence from chinese firms », *The Economic Journal*, 125(585):943 988.
- (23) Mignamissi, D. (2013), « La faisabilité d'une monnaie unique dans la CEEAC », thèse de Doctorat/Ph.D en cours finalisation, Université de Yaoundé II-Soa, FSEG, LAREA.
- (24) Miniesy R.S., J.B. Nugent et T.M. Yousef (2004), « Intra-Regional Trade Integration in the Middle East. Past Performance and Future Potential », in H. Hakimian et J.B. Nugent , *Trade Policy and Economic Integration in the Middle East and North Africa, Economic Boundaries in Flux*, Routledge, London.
- (25) Nikolaus et Ritschl, O. Albrecht (2011), « Endogeneity of Currency Areas and Trade Blocs Evidence from a natural Experiment Wolf ».
- (26) Piermartini et Yotov, (2016), « Estimating Trade policy effects with structural gravity ».
- (27) Rose A. K. (2016), « Why Do Estimates of the EMU Effect on Trade Vary So Much? », CEPR Discussion Paper No. 11532.
- (28) Sevestre P. (2002), « Économétrie des données de panel ».
- (29) T. Mayer J. Ries (2010), « The erosion of colonial trade linkages after independence » *Journal of International Economics*, 81(1):1-14.
- (30) W. Koch, A. Tientao et D. Legros, (2012), « Trade and african regional agreements : a spatial econometric approach », LEDI - Document de travail 2012-04, LEDI, Laboratoire d'Economie de Dijon, CNRS, Université de Bourgogne, 2012.